



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

installations sportives

Question écrite n° 7491

Texte de la question

M. Jean Glavany appelle l'attention de Mme le ministre de la jeunesse et des sports sur les graves lacunes, négligences ou irrégularités constatées dans la gestion du dossier du Grand Stade de France par les précédents gouvernements, lacunes, négligences et irrégularités qui ne manquent pas de provoquer des inquiétudes majeures chez les futurs utilisateurs de cet équipement sportif. Il note tout d'abord que les conditions d'attribution des marchés publics, tant pour la maîtrise d'oeuvre architecturale que pour l'attribution de la concession elle-même, ont été sanctionnées par les tribunaux. Il lui demande donc, tout d'abord, de bien vouloir lui indiquer le montant total des indemnités que l'Etat devra payer au titre de ces sanctions et qu'il faut bien appeler « l'ardoise » laissée par ses prédécesseurs. Il lui rappelle, en outre, que la première étude réalisée par les services de l'Etat sur le site du Cornillon à Saint-Denis au début des années quatre-vingt-dix avait fait apparaître quatre défauts majeurs : 1. La saturation de l'autoroute A 1 qui avait amené les responsables de la direction régionale de l'équipement à souhaiter vivement que ce site ne soit pas retenu tant qu'un doublement de cette autoroute ne serait pas engagé, sous peine de voir notamment la desserte de l'aéroport de Roissy très gravement perturbée. Il lui demande donc ce que le Gouvernement a envisagé pour remédier à ce très grave inconvénient déjà concrétisé récemment par les embouteillages provoqués pour le match inaugural du stade qui ne réunit, pourtant, que le dixième d'affluence maximale du stade. 2. L'étroitesse du site qui ne permet pas d'y localiser les 12 à 15 000 places de parking que toutes les études sérieuses considéraient comme nécessaires après avoir démontré concrètement que plus d'un spectateur sur deux, près de 60 % en fait, souhaitent utiliser leur voiture pour aller au stade quelles que soient les dessertes du site par les transports publics. On constate qu'avec à peine 6 000 places de parking prévues, c'est à peine la moitié de la capacité souhaitable qui sera disponible, aggravant les risques d'embouteillage décrits ci-dessus. Il lui demande donc quelles dispositions compte prendre le Gouvernement pour remédier à cette grave lacune que lui ont léguée ses prédécesseurs. 3. La pollution du sous-sol. Toutes les études réalisées il y a une dizaine d'années avaient repéré cette pollution et dénoncé les risques qu'elle faisait courir à l'exploitation du site, notamment pour l'entretien de la pelouse. Il lui demande donc si les récents avatars survenus à cette pelouse sont imputables à cette pollution et quelles dispositions le Gouvernement compte prendre pour remédier à cette grave légèreté de ses prédécesseurs. 4. Enfin, le coût global d'un tel équipement dans un milieu urbain si dense et si fragile. Toutes les études sérieuses réalisées il y a une dizaine d'années avaient montré qu'un stade aussi urbain coûterait deux à trois fois plus cher que celui envisagé à Melun-Sénart sur des terres agricoles et que ce coût aurait des conséquences très lourdes sur l'exploitation du stade. Il lui demande donc, tout d'abord, de bien vouloir lui indiquer le coût global final de la construction du stade et, en particulier, le coût supporté par les finances publiques qu'il faudra bien, là encore, présenter comme l'ardoise laissée par ses prédécesseurs. Il lui demande enfin s'il est exact que les fédérations et les clubs directement intéressés par l'usage du stade en sont dissuadés par le prix exigé et de lui indiquer les conséquences financières que cela pourrait entraîner pour l'Etat et qui pourrait apparaître clairement comme un véritable scandale imputable aux gouvernements précédents.

Texte de la réponse

En réponse à la première question, il convient de rappeler que l'origine de la procédure ayant débouché sur une décision de justice relative aux conditions d'attribution des marchés public, remonte à 1994. Elle fait suite à l'annulation, par le Premier ministre de l'époque, de la décision de construire à Melun-Sénart un grand stade, dans la perspective de la Coupe du Monde de Football. La société Eiffage, associée au groupe Spie Batignolles, s'est estimée lésée par le changement de site et a porté l'affaire devant un tribunal. Dans une ordonnance de référé en date du 25 septembre 1997, le tribunal administratif de Paris a condamné l'Etat à verser à Eiffage une provision de 24,8 millions de francs « au titre des dépenses inutilement engagées dans le cadre de la mise en concurrence organisée en vue de l'attribution du Grand Stade ». L'Etat a fait appel de cette décision. Quant aux difficultés d'accès autoroutier au Stade de France et aux problèmes de stationnement automobile, il est bien évident que le choix d'un stade de 80 000 places en site urbain, à proximité de la capitale, implique de donner la priorité absolue à un accès par les transports en commun. Desservi par trois lignes de RER, une ligne de métro, un réseau d'autobus très dense, maillé à un tramway en site propre, le Stade de France dispose d'atouts de premier ordre pour atteindre cet objectif. Ce dispositif a fait la preuve de son efficacité le 28 janvier dernier, dans une configuration pourtant difficile (80 000 personnes, un soir de semaine, à une heure de grande fréquentation) et a fortement contribué à la belle réussite de l'inauguration du stade. Cette expérience « grandeur nature » conforte dans la nécessité de s'appuyer sur la compétence et les atouts des transports publics pour la réussite de la prochaine Coupe du Monde de Football. S'agissant du stationnement, il convient de remarquer que les 6 000 places de parking représentent une capacité d'accueil supérieure à celle de la plupart des grands stades européens. En ce qui concerne la pollution du sous-sol, ce problème a fait l'objet d'un traitement particulier. Quant à la pelouse du stade, il apparaît que la principale difficulté à résoudre est celle de sa résistance au gel. Dans ce domaine, il revient à l'exploitant de prendre toutes les dispositions techniques nécessaires. Par ailleurs, le coût global de la construction du Stade de France est connu : il est de 2,7 milliards de francs dont 1,254 milliard à la charge de l'Etat. Il est important de souligner que cette construction a été un point d'appui essentiel à la réalisation d'équipements publics, notamment une nouvelle gare, le prolongement du métro jusqu'à l'université Paris VIII, la couverture de l'autoroute A1 dans sa traversée du site, l'aménagement des abords du stade dans le cadre de la dynamisation de La Plaine-Saint-Denis. Ce sont des années d'engagement et de luttes opiniâtres menées par la population, les élus de Saint-Denis et du département qui sont ainsi couronnées de succès. Enfin, il est exact que des fédérations sportives ont jugé les coûts de location du stade trop élevés et en ont fait part à plusieurs reprises à Mme la ministre de la jeunesse et des sports, qui est intervenue auprès du « consortium Stade de France » pour qu'il soit tenu compte de la spécificité du mouvement sportif. Personne ne comprendrait qu'un stade qui a déjà conquis des millions de personnes, se prive de grands événements sportifs, de l'accueil d'un club résident, condition indispensable à son avenir et à son appropriation par la population. En effet, s'il est regrettable que la concession signée en 1995 par le Gouvernement s'avère particulièrement défavorable à l'Etat et engage de l'argent public, aujourd'hui, et c'est le sens de l'engagement de Mme la ministre, le stade est là et le grand défi à relever est celui de sa réussite sportive, sociale et citoyenne. Cette réussite est possible à condition de créer une dynamique associant le stade à toutes les potentialités humaines de cette grande banlieue, au tissu associatif, au mouvement sportif ainsi qu'à des partenaires publics et privés.

Données clés

Auteur : [M. Jean Glavany](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 7491

Rubrique : Sports

Ministère interrogé : jeunesse et sports

Ministère attributaire : jeunesse et sports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 décembre 1997, page 4451

Réponse publiée le : 16 février 1998, page 933